



**Kyoto Club**

# Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti della Camera dei Deputati

Audizione informale in videoconferenza  
Mercoledì 12 aprile 2023 – Ore 09:30

Disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 35 / 2023 recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria

Francesco Ferrante – Vicepresidente Coordinamento nazionale *FREE*, *Fonti rinnovabili ed Efficienza Energetica* e Vicepresidente *Kyoto Club*



## L'alternativa al Ponte sullo Stretto esiste

**Quella del traghettiamento è l'alternativa migliore dal punto di vista economico-finanziario, sociale e ambientale** che assicura già oggi, senza ulteriori impatti, tempi di attraversamento di 20-35 minuti con corse per le persone con le auto al seguito che avvengono con una frequenza di 40 minuti o 1 ora, a seconda delle compagnie di navigazione, e con tempi per il traghettiamento dei treni che, con migliorie relative all'imbarco di convogli interi, possono essere portati da 1 ora e 10 a 40 minuti. **Ma su cui occorre investire anche per la ricerca di soluzioni innovative, con nuove tecnologie che riducano ulteriormente i tempi di percorrenza e migliorino i servizi nell'area dello Stretto.**

**Il Ponte non sarebbe competitivo e giustificato nemmeno se si considerano i traffici sulle lunghe distanze** che vedono il **trasporto merci** via nave tra la Sicilia verso i porti della Campania e della Liguria, ma anche quello su ferro che viene generato dal trasbordo delle merci su treni nei grandi porti del Sud (Gioia Tauro e Taranto), né se si prende in esame il **trasporto passeggeri**, considerato che già oggi la linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria consente velocità a 200 km/h e può essere percorsa in 4 ore e mezza e potrebbe anche arrivare al di sotto delle 4 ore (se fossero realizzati ulteriori interventi puntuali sulla infrastruttura e migliorato l'esercizio), mentre i collegamenti aerei low cost dal resto d'Italia verso la Sicilia assorbono il 60,3% della domanda.

Insieme a *Legambiente* e *WWF Italia Kyoto Club* ha presentato, e inviato alle Commissioni parlamentari di riferimento, il 03 giugno 2021 il dossier ***La corretta valutazione delle alternative all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina***, redatto da: **Beatrice Barillaro**, geologa; **Anna Donati**, responsabile Mobilità *Kyoto Club* e già presidente Commissione Lavori Pubblici del Senato della Repubblica; **Antonio Di Natale**, biologo marino e esperto ONU sulla valutazione dello stato dell'Oceano; **Anna Giordano**, naturalista e ornitologa *WWF*; **Stefano Lenzi**, responsabile Ufficio relazioni istituzionali *WWF Italia*; **Maria Rosa Vittadini**, professoressa emerita *IUAV*, già DG VIA Ministero dell'Ambiente e Presidente della Commissione Tecnica VIA e VAS; **Edoardo Zanchini**, già Vicepresidente nazionale *Legambiente*.

[https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/osservazioni\\_associazioni\\_relazione\\_mims\\_su\\_attraversamento\\_stabile\\_stretto\\_di\\_messina.pdf](https://www.kyotoclub.org/wp-content/uploads/osservazioni_associazioni_relazione_mims_su_attraversamento_stabile_stretto_di_messina.pdf)

## Criticità 01

### La geologia e il rischio sismico dello Stretto

La Calabria meridionale (tutta l'area di Reggio Calabria) e la Sicilia Orientale (area messinese), sono ricomprese nella Zona sismica 1 (a maggiore pericolosità), secondo la Classificazione sismica – aggiornata al novembre 2020, del Dipartimento della Protezione Civile.

La relazione *Lo Stretto Messina: criticità geologiche e tettoniche* dell'ottobre 2020 dell'Istituto di Scienze Marine – ISMAR in cui si documenta come il sistema di spaccature profonde situate tra lo Stretto di Messina e l'Etna stia separando la Sicilia dal resto d'Italia e come queste abbiano causato i terremoti più devastanti d'Italia (quello del 1908, che provocò anche uno tsunami fece non meno di 100mila vittime) e siano responsabili della formazione dei grandi complessi vulcanici dell'Etna e delle Eolie.

## Criticità 02

### L'unicità naturalistica e ambientale dell'area

Tutta l'area dello Stretto di Messina è sostanzialmente ricompresa in due importantissime Zone di Protezione Speciale – ZPS (sul lato calabrese la ZPS della Costa Viola e su quello siciliano dalla ZPS dei Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antenna a Mare e area marina dello Stretto) e da un sistema di ben 11 ZSC (Zone Speciali di Conservazione), ai sensi della Direttiva Habitat, che tutelano un ambiente unico che va dalla fragile costa calabrese, alla importante zona umida della Laguna di Capo Peloro, al prezioso ecosistema botanico dei Monti Peloritani.

Nello Stretto di Messina, importantissimo luogo di transito per l'avifauna e per i mammiferi marini, si concentra una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo e non è un caso che nel 2005 la Commissione Europea era pronta ad aprire una procedura d'infrazione contro l'Italia per violazione della Direttiva Comunitaria Uccelli proprio in relazione al progetto del ponte ad unica campata.

# Criticità 03

## I costi a carico dello Stato

Del progetto del ponte se ne parla da 40 anni e dal 1981 al 2013, come ha documentato nel 2017 la Corte dei Conti, solo in studi sono stati spesi inutilmente oltre 477 mln di euro dei complessivi 958 mln di euro impegnati per un'opera di cui non è stata mai dimostrata la fattibilità tecnica, economico-finanziaria, ambientale e che ha portato alla caducazione, otto anni fa, del rapporto con il General Contractor e all'apertura della procedura di liquidazione della concessionaria Stretto di Messina SpA.

**La vera urgenza da affrontare è la partenza di quei cantieri per la transizione ecologica** necessari per permettere ai cittadini e alle merci di muoversi in Calabria e Sicilia come in un paese civile e industrializzato e per contribuire alla lotta alla crisi climatica. Questo oggi non è garantito né agli uni, né agli altri e non sarà certo il Ponte sullo Stretto a permetterlo.

**Serve una drastica cura del ferro, un potenziamento delle infrastrutture per la mobilità sostenibile**, con linee ferroviarie elettrificate e a doppio binario, percorse da treni moderni, frequenti e puntuali.

**Grazie per la vostra attenzione !**



**f.ferrante@kyotoclub.org**



Commissioni VIII Ambiente e IX Trasporti della Camera dei Deputati - Audizione informale – 12.04.2023

*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*